3



Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI

WARSZAWA № 4. d. 12 marca 1926 r.

8.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei z dnia 3 marca 1926 r. № I. 4434/2/26 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych i Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie w sprawie dodatków dla drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach.

Rada Ministrów powzięła na posiedzeniu w dniu 24 lutego 1926 r. i w dniu 3 marca 1926 r. następującą uchwałę:

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. № 116 poz. 924) uchwala się co następuje:

§ 1.

Drużyny konduktorskie otrzymują za czas pełnienia służby przy pociągach następujące dodatki:

a) godzinowe,
b) kilometrowe.

§ 2.

1) Dodatek godzinowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych ustala się w punktach jak następuje:

Za czas służby w drodze przy pociągach.

dla kierownika pociągu (prowadzącego pociąg) . 0,55 punktu za godzinę
dla konduktora bagażowego . . . . 0,47 „ „ „
dla konduktora i hamulcowego . . . . 0,42 „ „ „

2) Kwotę dodatku godzinowego otrzymuje się przez pomnożenie mnożnej, ustalonej w myśl art. 5 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. № 116 poz. 924), na miesiąc, w którym ma miejsce wypłata dodatku, przez odpowiednią liczbę punktów, z tem zastrzeżeniem, że zwiększenia mnożnej na skutek redukcji dodatku regulacyjnego nie bierze się w rachubę.

3) Dodatek godzinowy wypłaca się za czas rzeczywistej pracy przy pociągach, składającej się z czasu jazdy pociągu, czasu przyjęcia pociągu przed odjazdem i czasu oddania pociągu po przybyciu. Czas przyjmowania pociągu i czas oddawania pociągu należy obliczać według rzeczywistej spełnianej służby, nie dłużej jednak niż po jednej godzinie przed odjazdem, a pół godziny po przybyciu pociągu.

Ograniczenie to nie obowiązuje jednak konduktorów bagażowych, których praca przy obejmowaniu i zdaniu służby może przekraczać wyżej wskazane normy, o ile wcześniejsze objęcie i opóźnione zdanie służby nastąpiło na skutek zarządzenia dyżurnego ruchu.

Przy pociągach gospodarczych (roboczych) czas przyjmowania i oddawania pociągu nie może przekraczać łącznie jednej godziny.

4) Powyższy dodatek godzinowy zmniejszony o 50%, otrzymują drużyny:

a) za czas pobytu na stacji zwrotnej, licząc ten czas od chwili oddania pociągu,
b) jadące z miejsca stałej siedziby służbowej celem objęcia służby przy pociągach w innem miejscu lub z powrotem po oddaniu służby przy pociągach.

5) Konduktorzy wagonów motorowych otrzymują godzinowe w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

6) Przy obliczaniu godzinowego nie bierze się w rachubę czasu pracy do 30 minut włącznie, zaś czas pracy powyżej 30 minut liczy się za całą godzinę.

§ 3.

1) Dodatek kilometrowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych ustala się w punktach jak następuje:

	za przebieg każdych 10 km. pociągami	
	a	b
	towarowemi	osobowemi, mieszanemi i pospiesznemi
dla kierownika pociągu . . .	0,7 punktu	0,35 punktu
dla konduktora bagażowego .	0,55 „	0,28 „
dla konduktora i hamulcowego	0,47 „	0,24 „

2) Pociągi gospodarcze i wojskowe zalicza się do towarowych.

3) Kwotę dodatku kilometrowego otrzymuje się w sposób podany w ustępie 2 § 2 niniejszej uchwały.

§ 4.

1) W razie wykonywania przez drużynę konduktorską podczas jazdy pociągami pracy przetokowej na linji, pracę tę opłaca się dodatkowo według stawek kilometrowego.

Przebieg kilometrów odnośnych konduktorów przy przetaczaniu oblicza się w ten sposób, że 1 godzinę pracy przetokowej uważa się za 5 km. przebiegu pociągiem towarowym.

W ten sam sposób opłaca się pracę przetokową drużyn konduktorskich na stacjach kopalnianych.

2) W wypadku przewidzianym w § 2 ust. 4 b) niniejszej uchwały nie zalicza się kilometrowego.

3) Konduktorzy wagonów motorowych otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

§ 5.

Drużynom konduktorskim, zatrudnionym na liniach normalnotorowych w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, o ile obsługują pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu tej Dyrekcji, Minister Kolei może, w zależności od wykonywanych przebiegów, podwyższyć za przejazd temi pociągami dodatek kilometrowy, wymieniony w § 3 niniejszej uchwały, w granicach do 30 %.

Postanowienie to nie dotyczy drużyn konduktorskich, zatrudnionych na liniach wąskotorowych górnośląskich.

§ 6.

Drużyny konduktorskie, delegowane poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż trzy dni (72 godzin), otrzymują oprócz godzinowego i kilometrowego za czas służby przy pociągach, licząc od chwili wyjazdu aż do chwili powrotu do swej siedziby służbowej, 30 % djet normalnych.

Przy delegacjach poniżej 3 dni djet tych nie zalicza się.

§ 7.

1) Na kolejach wąskotorowych użytku publicznego, oraz znaczenia drugorzędnego (gospodarczych), z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, ustala się dla drużyn konduktorskich, zamiast dodatków godzinowo-kilometrowych, dodatek obliczony na podstawie wykonanych wagonokilometrów ładownych.

2) Stawkę dodatku, ustaloną za przewiezienie jednego wagonu ładownego z odległości 5 km., uważa się za zasadniczą.

Za przewiezienie wagonu z dalszych odległości zwiększa się dodatek za każdą strefę (od 5 do 15 km.), dodając na każdą strefę 50 % zasadniczej stawki dodatku.

Przewóz wagonów próżnych i praca przetokowa objęta jest powyższym dodatkiem za przewóz wagonów ładownych, wobec czego praca ta nie podlega dodatkowej opłacie.

Za wagon osobowy z podróżnymi lub wagon pocztowo-bagażowy opłaca się dodatek jak za wagon towarowy ładowny.

3) Stawki zasadnicze dodatku dla poszczególnych kolei wąskotorowych ustali Minister Kolei w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

§ 8.

Uchwała niniejsza obowiązuje na wszystkich Polskich Kolejach Państwowych, jakoteż na kolejach na obszarze w. m. Gdańska, z tem, że dodatki godzinowe i kilometrowe, obliczone w myśl niniejszej uchwały według mnożnej, ustalonej dla obszaru Państwa Polskiego w groszach, przelicza się odnośnie drużyn konduktorskich, mających stałą siedzibę na obszarze w. m. Gdańska i zatrudnionych wyłącznie na tym terenie, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

§ 9.

Uchwała niniejsza obowiązuje od dnia 1 lutego 1926 r.

Minister:
A. Chądzyński

9

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei z dnia 3 marca 1926 r. № I. 4434/2/26 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych i Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie w sprawie dodatków dla drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie.

Rada Ministrów powzięła na posiedzeniu w dniu 24 lutego 1926 r. w dniu 3 marca 1926 r. następującą uchwałę:

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. № 116 poz. 924) uchwala się co następuje:

§ 1.

Drużyny parowozowe otrzymują za czas pełnienia służby na parowozie następujące dodatki:

a) godzinowe,
b) kilometrowe.

§ 2.

1) Dodatek godzinowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych ustala się w punktach jak następuje:

A. Za czas spędzony w drodze na parowozie:

dla maszynisty . . . . 0.7 punktu za godzinę
dla pomocnika maszynisty . . 0.55 „ „ „
dla palacza (trzeciaka) . . . . 0.47 „ „ „

B. Za czas przetaczania parowozem:

dla maszynisty . . . . 0.8 punktu za godzinę
dla pomocnika maszynisty i palacza 0.6 „ „ „ .

2) Kwotę dodatku godzinowego otrzymuje się przez pomnożenie mnożnej, ustalonej w myśl art. 5 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. № 116 poz. 924) na miesiąc, w którym ma miejsce wypłata dodatku, przez odpowiednią liczbę punktów, z tem zastrzeżeniem, że zwiększenia mnożnej na skutek redukcji dodatku regulacyjnego nie bierze się w rachubę.

3) Godzinowe, wymienione w punkcie A, wypłaca się za czas spędzony w drodze na parowozie, licząc od chwili objęcia parowozu przez drużynę, według norm, ustalonych ogólnemi przepisami i dostosowanych do lokalnych warunków, aż do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie do chwili przybycia pociągu (parowozu) do stacji krańcowej.

4) W tym samym wymiarze (punkt A) otrzymują godzinowe:
a) drużyny obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja),
b) drużyny parowozowe obsługujące luźne parowozy.

5) Godzinowe (punkt A) zmniejszone o 50% otrzymują drużyny:
a) za czas obsługi specjalnych parowozów w rezerwie i pogotowiu, wyznaczonych przez Dyrekcje w poszczególnych parowozowniach głównych, oraz za czas pobytu w parowozowni zwrotnej, licząc od chwili oddania parowozu,
b) jadące na parowozie lub w wagonie ze stałego miejsca służbowego celem objęcia służby w jakimbądź punkcie linji lub z powrotem po ukończeniu służby.

6) Maszyniści wagonów motorowych otrzymują godzinowe w wymiarze przewidzianym dla pomocnika maszynisty.

Palacze wagonów ogrzewczych, zajęci w drodze przy pociągach, otrzymują godzinowe w wymiarze przewidzianym dla palacza parowozowego (trzeciaka).

Dozorcy pociągowi i smarownicy wagonowi za pracę w drodze przy pociągach otrzymują godzinowe w wymiarze przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

7) Godzinowe, wymienione w punkcie B, wypłaca się za czas trwania przetaczania, licząc od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę parowozową do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie zdania następnej drużynie.

Dodatek ten otrzymują drużyny parowozowe za przetaczanie dokonywane na stacji macierzystej lub w obrębie torów warsztatowych, magazynowych i t. p., jakoteż na stacjach zamiejscowych.

8) Przetaczanie parowozem od pociągu, wykonywane podczas jazdy pociągami, zalicza się do czasu spędzonego w drodze na parowozie (punkt A).

9) Za czas służby przy pociągach gospodarczych otrzymują drużyny parowozowe, o ile pociąg pracuje na stacji lub między sąsiedniemi stacjami jednego węzła, dodatek godzinowy według stawek pod B, o ile zaś pociąg gospodarczy pracuje na linji, według stawek pod A.

10) Przy obliczaniu godzinowego nie bierze się w rachubę czasu pracy do 30 minut włącznie, zaś czas pracy powyżej 30 minut liczy się za pełną godzinę.

§ 3.

1) Dodatek kilometrowy dla kolei normalnotorowych i dla górnośląskich kolei wąskotorowych ustala się w punktach jak następuje:

	za przebieg każdych 10 km. pociągami	
	a	b
	towarowemi	osobowemi, mieszanemi i pośpiesznemi
dla maszynisty	1.— punkt	0.65 punktu
„ pomocnika maszynisty . .	0.75 punktu	0.50 „
„ palacza (trzeciaka) . . .	—	0.42 „

2) Jazdy parowozem luzem oblicza się według stawek kilometrowego, przewidzianych za przejazd pociągami osobowemi.

3) Kwotę dodatku kilometrowego otrzymuje się w sposób podany w ustępie 2 § 2 niniejszej uchwały.

§ 4.

1) Za przejechane kilometry przy pociągach gospodarczych na linji, oraz w wypadkaoh przewidzianych w § 2 ust. 4 a) i ust. 8) niniejszej uchwały otrzymują drużyny kilometrowe według rodzaju wykonywanej pracy.

W wypadku przewidzianym w § 2 ust. 5) b, oraz w wypadkach, za które przewidziany jest dodatek godzinowy, wymieniony w § 2 pkt B niniejszej uchwały, nie dolicza się kilometrowego.

Przebieg kilometrów przy przetaczaniu parowozem pociągowym oblicza się w ten sposób, że jedną godzinę pracy przetokowej uważa się za 5 km. przebiegu pociągiem towarowym.

2) Drużyny na parowozach popychających otrzymują kilometrowe w podwójnym w wymiarze. Za powrót parowozu luzem po uskutecznionym popychaniu wypłaca się kilometrowe w pojedynczym wymiarze,

3) Maszyniści wagonów motorowych otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla pomocnika maszynisty.

Palacze wagonów ogrzewczych zajęci w drodze przy pociągach otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla palacza parowozowego (trzeciaka).

Dozorcy i smarownicy pociągowi w drodze przy pociągach otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla konduktora.

§ 5.

Drużynom parowozowym, zatrudnionym na linjach normalnotorowych w okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, o ile obsługują pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu tej Dyrekcji, Minister Kolei może, w zależności od wykonywanych przebiegów, powyższyć za przejazd temi pociągami dodatek kilometrowy, wymieniony w § 3 niniejszej uchwały, w granicach do 15%.

Postanowienie to nie dotyczy drużyn parowozowych, zatrudnionych na linjach wąskotorowych górnośląskich.

§ 6.

Drużyny parowozowe, delegowane poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż 3 dni (72 godzin), otrzymują oprócz godzinowego i kilometrowego za czas służby na parowozie, licząc od dnia wyjazdu aż do chwili powrotu do siedziby służbowej, 30% djet normalnych.

Przy delegacjach poniżej 3-ch dni djet nie zalicza się.

§ 7.

1) Na kolejach wąskotorowych użytku publicznego, oraz znaczenia drugorzędnego (gospodarczych), z wyjątkiem górnośląskich kolei wąskotorowych, ustala się dla drużyn parowozowych, zamiast dodatków godzinowo-kilometrowych, dodatek obliczony na podstawie wykonanych wagonokilometrów ładownych.

2) Stawkę dodatku, ustaloną za przewiezienie jednego wagonu ładownego z odległości 5 km., uważa się za zasadniczą.

Za przewiezienie wagonu z dalszych odległości, zwiększa się dodatek za każdą strefę (od 5 do 15 km.), dodając na każdą strefę 50% zasadniczej stawki dodatku.

Przewóz wagonów próżnych i praca przetokowa objęta jest powyższym dodatkiem za przewóz wagonów ładownych, wobec czego praca ta nie podlega dodatkowej opłacie.

Za wagon osobowy z podróżnymi lub wagon pocztowo-bagażowy opłaca się dodatek jak za wagon towarowy ładowny.

3) Stawki zasadnicze dodatku dla poszczególnych kolei wąskotorowych ustali Minister Kolei w porozumieniu w Ministrem Skarbu.

§ 8.

Uchwała niniejsza obowiązuje na wszystkich Polskich Kolejach Państwowych, oraz na kolejach na obszarze w. m. Gdańska, z tem, że dodatki godzinowe i kilometrowe, obliczone w myśl niniejszej uchwały według mnożnej, ustalonej dla obszaru Państwa Polskiego w groszach, przelicza się odnośnie drużyn parowozowych, mających stałą siedzibę na obszarze w. m. Gdańska i zatrudnionych wyłącznię na tym terenie, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

§ 9.

Uchwała niniejsza obowiązuje od dnia 1 lutego 1926 r.

Minister:
A. Chądzyński

10.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei z dnia 3 marca 1926 r. № I. 4434/2/26 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych i Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie w sprawie wykonania uchwał Rady Ministrów z dnia 24 lutego 1926 r. i z dnia 3 marca 1926 r. o dodatkach dla drużyn konduktorskich i parowozowych za czas spędzony w służbie przy pociągach względnie na parowozie.

Na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 marca 1926 r. w sprawie należności drużyn konduktorskich i parowozowych za czas spędzony w służbie przy pociągach względnie na parowozie, ogłoszonego w Dz. Ust. R. P. № 23 poz. 138, z 1926 r., uchylone zostało z dniem 1 lutego 1926 r.

rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lutego 1924 r. o dodatkach godzinowym i kilometrowym drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach (Dz. Ust. R. P. № 22 poz. 234), oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lutego 1924 r. o dodatkach godzinowym i kilometrowym drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie (Dz. Ust. R. P. № 22 poz. 235).

Równocześnie tracą moc obowiązującą wszystkie dotychczasowe przepisy na obszarze w. m. Gdańska w sprawie godzinowego dla drużyn parowozowych i konduktorskich.

Polecam Dyrekcjom, aby bezzwłocznie wydały zarządzenie celem obliczenia dodatków wymienionych drużyn w myśl powyższych uchwał Rady Ministrów. Przy obliczeniu dodatku godzinowego i kilometrowego za luty 1926 r. należy w myśl § 2 ust. 2 i § 3 ust. 3 wymienionych uchwał zastosować mnożną w wysokości 41 groszy.

Na mocy § 5 wymienionych uchwał Rady Ministrów podwyższam drużynom konduktorskim i parowozowym, obsługującym na linjach normalno torowych pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w okręgu Dyrekcji Kolei w Katowicach, dodatek kilometrowy, wymieniony w § 3 pkt. a) powyższych uchwał jak następuje:

a) dla drużyn konduktorskich o 20%
b) dla drużyn parowozowych o 10%.

Podwyższenie to obowiązuje od 1 lutego 1926 r. do 31 maja 1926 r., poczem w zależności od wykonywanych przebiegów ulegnie rewizji.

Wypłata należności drużyn konduktorskich i parowozowych winna być dokonywana w połowie następnego miesiąca (np. za luty w połowie marca).

Na mocy § 7 ust. 3 wymienionych uchwał Rady Ministrów ustalam stawki zasadnicze dodatku za przewiezienie jednego wagonu ładownego z odległości 5 km. na poszczególnych kolejach wąskotorowych jak następuje:

№ porz.	Nazwa kolei	Stawka w punktach
	I. Dyrekcja Warszawska.	
1	Koleje Kujawskie	1.—
2	Lubicz—Sierpc	
3	Gosławicka	1.25
4	Rogów—Rawa	
5	Wieluńska	
6	Bialska	
7	Ostrołęcka	
8	Mława—Przasnysz	
	II. Dyrekcja Radomska.	
1	Zwierzyniec—Biłgoraj	0.6
2	Koleje Antonowieckie	
3	Miechów—Działoszyce	0.75
4	Jędrzejów—Szczucin	
5	Nałęczów—Opole	
6	Hrubieszów—Uhnów	1.—

№ porz.	Nazwa kolei	Stawka w punktach
	III. Dyrekcja Wileńska.	
1	Orańczyce—Prużany	0.6
2	Rokitno—Moczulanka	
3	Dukszty—Druja	0.8
4	Juraciszki—Piesiewicze	
5	Marcińkańce—Horodyszcze	
6	Grupa Janowska	
7	Grupa Baranowicka	
8	N. Święciany—Kobylniki	1.—
9	Nowojelnia—Lubcza	
10	Gonczary—Filipowicze	
11	Gawja—Iwje	1.25
	IV. Dyrekcja Lwowska.	
1	Nowy Łupków—Cisna	0.75

Stawki te obowiązują od 1 lutego 1926 r. do 31 maja 1926 r.

Odległość przewozu dzieli się na strefy:

Strefa	I	od 1 km.	do 5 km.
„	II	„ 6 „	„ 10 „
„	III	„ 11 „	„ 15 „
„	IV	„ 16 „	„ 20 „
„	V	„ 21 „	„ 30 „
„	VI	„ 31 „	„ 40 „
„	VII	„ 41 „	„ 50 „
„	VIII	„ 51 „	„ 65 „
„	IX	„ 66 „	„ 80 „
„	X	„ 81 „	„ 100 „
„	XI	„ 101 „	i wyżej.

Obliczony na podstawie tych danych dodatek dzieli się w następującym stosunku:

1) przy obsłudze pociągu przez jednego konduktora:
   - Maszyniście parowozowemu 40%
   - Pomocnikowi lub palaczowi 30%
   - Nadkonduktorowi (kierownikowi pociągu) . . . 30%

2) przy obsłudze pociągu przez nadkonduktora (kierownika) i jednego konduktora:
   - Maszyniście parowozowemu 35%
   - Pomocnikowi lub palaczowi 25%
   - Nadkonduktorowi (kierownikowi pociągu) . . . 25%
   - Konduktorowi 15%

3) przy obsłudze pociągu przez nadkonduktora (kierownika pociągu) i dwóch konduktorów:

Maszyniście parowozowemu 30%
Pomocnikowi lub palaczowi 20%
Nadkonduktorowi (kierownikowi pociągu) . . . 20%
Dwum konduktorom 2×15= 30%

Minister:
A. Chądzyński

ZAWIADOMIENIA.

W niżej podanych №№ „Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej" i „Monitora Polskiego" ogłoszone zostały następujące rozporządzenia, dotyczące pośrednio lub bezpośrednio Ministerstwa Kolei:

№ Dz. Ust R. P.	1926 r. data	Pozycja	Treść rozporządzenia
18	24/II	112	Rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 5 lutego 1926 r. w porozumieniu z Ministrem Skarbu, Ministrem Przemysłu i Handlu, Ministrem Spraw Wojskowych, Ministrem Kolei i Ministrem Robót Publicznych o postępowaniu przy ustalaniu przynależności do zakresu osób, podlegających obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek bezrobocia.
18	„	113	Rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 5 lutego 1926 r. w porozumieniu z Ministrem Skarbu, Ministrem Przemysłu i Handlu, Ministrem Spraw Wojskowych, Ministrem Kolei i Ministrem Robót Publicznych o postępowaniu zakładów pracy przy ściąganiu wkładek na rzecz funduszu bezrobocia.
19	„	122	Rozporządzenie Ministra Kolei z dnia 15 lutego 1926 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o przewozie przesyłek całowagonowych od stacyj Krzewie, Turzynów, Barłogi, Kramsk, Parzyków, Spławie i Cienin państwowej normalnotorowej linji Kutno — Strzałkowo.
21	4/III	129	Rozporządzenie Ministra Kolei z dnia 23 lutego 1926 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu, oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o zmianach i uzupełnieniach taryfy towarowej polskich kolei normalnotorowych.

№ Dz. Ust. R. P.	1926 r. data	Pozycja	Treść rozporządzenia
23	9/III	138	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 marca 1926 r. w sprawie należności drużyn konduktorskich i parowozowych za czas spędzony w służbie przy pociągach względnie na parowozie.
„	„	139	Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 2 marca 1926 r. w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości, Ministrem Spraw Zagranicznych oraz Ministrem Kolei w sprawie fakultatywnej rejestracji obligacyj przedsiębiorstw prywatnych oraz gwarantowanych przez Państwo obiigacyj kolei prywatnych w b. dzielnicy austrjackiej.
№ Monitora Polskiego			
57	11/III	179	Okólnik Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego w sprawie zwrotu opłaty szkolnej.

Ruch służbowy w Dyrekcjach P. K. P.

Mianowanie.

Inż. Christman Bronisław — Kierownikiem Działu Wagonowego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku.
№ I. 47/1-C/26 z d. 25/II 1926 r.

KONKURSY:

na stanowisko zastępcy Naczelnika Wydziału Eksploatacyjnego w Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, VII lub VI grupa uposażenia oraz dłuższa i wszechstronna praktyka w służbie eksploatacyjnej.

Termin składania podań do 5 kwietnia 1926 r.
№ I. 2944/1/26 z d. 25/II 1926 r.

na stanowisko Kierownika Działu budynków w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, odpowiednia praktyka w powyższej gałęzi służby oraz VI lub VII grupa uposażenia.

Termin składania podań do 5 kwietnia 1926 r.
№ I. 511/1-D/26 z d. 13/II 1926 r.

Drukarnia Państwowa. № 32049. 8.III 26. 2000.